

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent.— Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden  
Druck und Expedition der Stämpflichen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

## B e r i c h t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die  
Genehmigung der Konzession für die Pferde-Eisenbahn  
zwischen Genf und Carouge.

(Vom 26. Dezember 1862.)

### Tit.!

Durch Beschluß vom 23. Heumonat l. J. haben Sie die Angelegenheit, betreffend Genehmigung der Konzession für die Pferdeisenbahn zwischen Genf und Carouge an uns zurückgewiesen mit der Einladung, „die Frage der vollständigen Anwendung des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonat 1852 auf derartige Unternehmungen überhaupt und speziell die Modalitäten des der Bundesversammlung zu unterstellenden Genehmigungsbeschlusses für die vorliegende Konzession in nochmalige Erörterung zu ziehen und der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung Bericht und Antrag zu hinterbringen“.\*)

In dem Berichte vom 4. April l. J.\*\*), den wir Ihnen über diese Angelegenheit während der letzten Session vorlegten, hatten wir unsere Ansicht dahin ausgesprochen, daß die Pferdeisenbahnen gesetzlich der gleichen Behandlung unterliegen sollen, wie die Lokomotiveisenbahnen. Diesem Grundsätze entsprechend war denn auch der Entwurf eines Genehmigungsbeschlusses, den wir Ihnen vorzulegen die Ehre hatten, ganz den Genehmigungsbeschlüssen für gewöhnliche Eisenbahnen nachgebildet.

\*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band VII, Seite 311.

\*\*) Siehe Bundesblatt v. J. 1862, Band II, Seite 701.

Aus den Berichten, welche die Kommissionen Ihrer beiden Räte über die Angelegenheit erstattet haben\*), geht hervor, daß in Bezug auf die Frage, ob die Pferdeisenbahnen hinsichtlich der Regulirung ihrer Verhältnisse zum Bunde gleich behandelt werden sollen und dürfen, wie Lokomotiveisenbahnen, die Meinungen aus einander gehen.

Eine Minorität der ständeräthlichen Kommission — so sagt der bezügliche Bericht — neigte sich mehr der Meinung zu, daß diese Sache mehr ein verbessertes Straßensystem sei, das gänzlich kantonale Sache bleiben müsse, und das Postgesetz, KonzeSSIONirung von regelmäßigem Personen- (Waaren-) Verkehr komme zur Anwendung (Omnibüsdienst).

Die Mehrheit der Kommission dagegen neigte sich grundsätzlic der Auffassung des Bundesrathes zu; sie war jedoch im Zweifel darüber, ob alle Artikel des bisherigen Eisenbahngesetzes passen. Sie hielt daher eine nähere Prüfung der hier in Frage kommenden Verhältnisse für notwendig, und gelangte so zu ihrem Antrag auf Rückweisung der Angelegenheit zu nochmaliger Untersuchung und Berichterstattung darüber.

Der angeführte Bericht bemerkt im Weiteren, daß es sich der Mühe lohnen würde, die einschlägigen gesetzgeberischen Vorschriften anderer Länder, in welchen bereits Pferdebahnen im Betrieb sind, kennen zu lernen, um nach Maßgabe der anderwärts hierüber gemachten Erfahrungen in den ersten KonzeSSIONsertheilungen Modifikationen einzufügen und ein wohlgedachtes Muster für nachkommende gleichartige Fälle auszuarbeiten zu können.

Mit der Wichtigkeit dieser Bemerkung einverstanden, hat sich unser Departement des Innern bemüht, durch die Vermittlung unserer diplomatischen Vertreter in London, Paris, Turin, Brüssel und Leipzig Aufschlüsse über die in den betreffenden Staaten bestehenden Pferdebahnen zu erhalten.

Leider sind in den bis jetzt hierüber eingegangenen Berichten keine positiven Aufschlüsse enthalten; einzig Herr Hirtzel-Lampe gibt in seinem bezüglichen Berichte folgende kurze Notiz:

„Bezüglich der KonzeSSIONirung von Pferdeisenbahnen existiren in den deutschen Staaten meines Wissens kein: besondern gesetzlichen Bestimmungen, vielmehr werden, so weit es namentlich wegen etwaigen Expropriationen erforderlich werden sollte, darauf die allgemeinen, über die Eisenbahnen geltenden Normen angewandt. Die betriebSpolizeilichen Bestimmungen modifiziren sich selbstverständlich.“

Ueber die Pferdeisenbahn Genf-Carouge, nämlich über deren Anlage und Betrieb, hat sich das Departement des Innern durch Herrn Ingenieur Blotniky einen Bericht auszuarbeiten lassen, welchem als Anhang verschiedene Beschlüsse, Verordnungen und Vorschriften, betreffend einige Pferdebahnen in Boston, New-York und Philadelphia beigegeben sind.

\*) Siehe Bundesblatt v. J. 1862, Band III, Seite 196 u. 200.

Aber auch diese Dokumente bieten uns wenig oder keine Anhaltspunkte für die Beurtheilung derjenigen Fragen, welche uns speziell zur Erörterung vorliegen.

Obgleich uns, wie wir eben mitgetheilt haben, das so sehr wünschbare Material über die bezüglich der Pferdebahnen in andern Ländern gemachten Erfahrungen zur Zeit so zu sagen gänzlich abgeht, so wollen wir doch versuchen, die maßgebenden Verhältnisse wenigstens in ihren allgemeinen Umrissen kurz zu erörtern.

Es lassen sich in Beziehung auf die Behandlung der Pferdeeisenbahnen von Seite des Bundes drei verschiedene Fälle denken, nämlich:

- 1) unbedingte Freigebung derselben;
- 2) Behandlung derselben gleich den konzessionirten Omnibusdiensten, welche an die Postkasse eine Konzessionsgebühr zu bezahlen haben, und
- 3) Gleichstellung derselben mit den gewöhnlichen Eisenbahnen.

Eine gänzliche Freigebung der Pferdeeisenbahnen schiene uns von vornherein nicht gerechtfertigt; denn auf alle Fälle, d. h. wenn man im Verlaufe der Untersuchung über diesen Gegenstand zu dem Resultate kommen sollte, daß diese Bahnen den gewöhnlichen Eisenbahnen nicht assimilirt werden können, so müssen dieselben doch als regelmäßige Omnibusdienste betrachtet werden, welche um so eher mit einer Konzessionsgebühr belastet werden dürfen, als sie vermöge ihrer zahlreichen Fahrten der Konkurrenz der Post gänzlich ausschließen. Ein solcher Ausschluß der Konkurrenz liegt nun zwar bei der Bahn Genf-Carouge nicht vor, indem auf dieser kurzen Strecke der Personentransport dem Droschken-Institut überlassen war.

Allein auf größern Strecken wird sich die Sache eben anders gestalten, und es muß daher hierauf besonders Bedacht genommen werden.

Wollte man die Pferdebahnen, welche, wie schon bemerkt, ihre regelmäßigen Fahrten einhalten müssen, gänzlich freigeben, so müßten mit dem gleichen Rechte auch die Omnibusdienste freigegeben werden.

Eine solche Verzichtleistung auf die dem Bunde zustehenden Rechte des Postregals dürfte vann aller Wahrscheinlichkeit nach zur Folge haben, daß sich in den belebteren, für die Anlage von Pferdeeisenbahnen sich finanziell und technisch gut eignenden Gegenden die Spekulation nach und nach dieses Verkehrsmittels bemächtigen würde und der eidgenössischen Postverwaltung sodann nur übrig bliebe, die schwierigeren und weniger rentablen Routen zu bedienen, ein Resultat, mit dem sich namentlich auch die am Postarat theilnehmenden Kantone schwerlich einverstanden erklären würden.

Wenn wir nach dem Obengesagten die Frage, ob die gänzliche Freigebung der Pferdebahnen gerechtfertigt erscheine, verneinen müssen,

so bleibt uns noch die Alternative übrig, ob dieselben als Omnibusdienste zu behandeln oder den übrigen Eisenbahnen gleichzustellen seien.

Allerdings haben die Pferdeisenbahnen größere Aehnlichkeit mit den Omnibusunternehmungen, als mit den Lokomotiveisenbahnen. Letztere besitzen so zu sagen ausschließlich das Monopol des Personen- und Gütertransportes auf ihren Linien, während die Pferdeisenbahnen wenigstens, da wo sie nicht ihr eigenes Bahntracé haben, sondern die öffentlichen Straßen benutzen, die Konkurrenz anderer Fuhrwerke wohl erschwert, aber keineswegs ausgeschlossen ist.

Auf der Linie Genf-Carouge z. B. kann, wie das auch anderwärts eingerichtet ist, die Bahn gegen Entrichtung einer Abonnementtaxe, deren Maximum der Genehmigung des Staatsrathes unterliegt, auch von gewöhnlichen Fuhrwerken befahren werden.

Hiebei versteht sich jedoch von selbst, daß solche Fuhrwerke sich sodann in Bezug auf ihre Fahrten nach dem Dienste der Bahnunternehmung zu richten haben, daß sich somit von einer derartigen Benutzung für den öffentlichen Verkehr kaum große Vortheile erwarten lassen.

Auf der andern Seite sind dann aber die Pferdeisenbahnen in der Beziehung bedeutend im Vortheil gegenüber den gewöhnlichen Omnibusdiensten, daß sie leicht mit den Lokomotiveisenbahnen in direkten Anschluß gebracht werden können, was besonders für Zweiglinien von Eisenbahnen, wo die Pferdebahnen am ehesten entstehen werden, sehr wichtig ist.

Wollte man nun die Pferdeisenbahnen gleich wie die konzessionirten Omnibusdienste behandeln und demgemäß auf dieselben das von Bundesrath unterm 28. Wintermonat 1851 erlassene Regulativ über die Ertheilung von Postkonzessionen anwenden, so würde sich die dießfällige Konzessionsgebühr ziemlich hoch belaufen.

Laut Art. 2 jenes Regulativs \*) ist für den Transport von Reisenden und deren Gepäck in Fuhrwerken, für jeden Platz des Wagens, für jede Wegstunde und jede Fahrt, ohne Berechnung der Rückfahrt, eine Konzessionsgebühr von 1½ Rappen zu entrichten.

„Bruchtheile von weniger als  $\frac{1}{8}$  Stunden werden nicht, Bruchtheile von  $\frac{1}{8}$  Stunden und darüber aber für eine volle Stunde berechnet.“

Bei der bedeutenden Frequenz, deren sich die Pferdebahn Genf-Carouge erfreut, und welche laut Bericht der Direktion des Unternehmens sich in die Monate Juni bis und mit September dieses Jahrs auf 3850 Personen per Tag belief, würde die nach obigem Maßstab berechnete Konzessionsgebühr eine ziemlich starke Abgabe repräsentiren.

Es ist indessen wohl keinem Zweifel unterworfen, daß, wenn wirklich das Postkonzessionsystem auf die Pferdebahnen zur Anwendung ge-

\*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band II, Seite 601.

bracht würde, man billigerweise die Normalgebühr in einer den vorwaltenden Verhältnissen entsprechenden Weise modifiziren müßte; denn gerade im vorliegenden Falle schiene eine jährliche Konzessionsgebühr, die nach obiger Normaltaxe sich bis auf Fr. 17,900 belaufen könnte, nicht gerechtfertigt, wenn man bedenkt, daß für diese Route die Postverwaltung bis jetzt gar nichts bezogen hat.

Da überhaupt eine nur einigermaßen genaue Kontrolle über die, nach der Zahl der beförderten Passagiere zu erhebende Gebühr kaum möglich sein dürfte, so bliebe wohl nichts anderes übrig als, gleich wie es im angeführten Regulativ und durch die Verordnung vom 24. Dezember 1861 \*) für die Dampfboote vorgesehen ist, ein Maximum der Konzessionsgebühr zu bestimmen, und sodann innerhalb dieser Schranke nach Maßgabe des Ertrages die jeweilige Gebühr für jede Linie besonders festzusetzen.

Ohne indessen dieser speziellen Frage, deren Lösung von der Entscheidung über die Hauptfrage abhängt, vorgreifen zu wollen, kehren wir zur Erörterung dieser letzteren selbst zurück.

Zur Beurtheilung der Frage, ob und in wiefern es zweckmäßig und gerechtfertigt erscheine, die Pferdeisenbahnen unter das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852 \*\*) zu stellen, wird es am Plage sein, die einzelnen Bestimmungen dieses Gesetzes zu durchgehen und zu unteruchen, welche Modifikationen etwa zu treffen sein dürfen, um daselbe dem Wesen der Pferdeisenbahnen anzupassen.

Ad Art. 1 und 2. Die Bestimmung, daß der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft den Kantonen, resp. der Privatthätigkeit überlassen bleiben solle, und daß die Konzessionen zunächst von den Kantonen auszugehen haben, finden, wie wir als selbstverständlich annehmen, auch auf die Pferdebahnen Anwendung.

Ad Art. 3. Was die Zollbefreiung für Schienen, Schienenbefestigungsmittel anbetrißt, so schiene es immerhin, vorausgesetzt, daß man sich grundsätzlich für Gleichstellung der Pferdebahnen mit den Lokomotivbahnen aussprechen sollte, ganz billig, daß den Pferdebahnen in dieser Beziehung die gleichen Vergünstigungen eingeräumt werden.

Ad Art. 4. Hinsichtlich der Erhebung der Zölle auf solchen Bahnen, welche in den Bereich der schweizerischen Zolllinie fallen, finden wir die Bestimmung des Art. 4 des Eisenbahngesetzes auch für die Pferdebahnen passend.

Ad Art. 5, betreffend die Erstellung von Telegraphenleitungen längs der Eisenbahnen, bedarf unsers Erachtens ebenfalls keiner Modifikation.

\*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band VII, Seite 86.

\*\*) " " " " III, " 170.

Ad Art. 6, betreffend die Expropriationen. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß für Pferdebahnen, sobald dieselben unter die Bundesgesetzgebung gestellt werden, auch das Bundesgesetz über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten Anwendung finden müßte.

Ad Art. 7. Die im Art. 7 aufgestellten Grundsätze, welche bei Prüfung der Konzessionen von Seite des Bundes maßgebend sein sollen, können ganz füglich auch für Pferdeisenbahnen Anwendung finden. Was die am Schlusse dieses Artikels vorbehaltenen Bedingungen anbelangt, so werden wir dieselben unten einzeln behandeln.

Ad Art. 8. „Die Eisenbahnverwaltungen sind dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben nach dem Bundesgesetze über das Postregal vom 2. Juni 1849 ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

„Wenn die Errichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltungen haben aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen.

„Die übrigen Beziehungen der Eisenbahnunternehmungen zu der eidgenössischen Postverwaltung sind jeweilen im einzelnen Falle bei Anlaß der Genehmigung der Konzession zu ordnen.“

Bei dieser Bestimmung stoßen wir scheinbar auf etwelche Schwierigkeiten, welche ihren Grund hauptsächlich in der technischen Beschaffenheit des Betriebes der Pferdebahnen haben. Bei der Dampflokomotion hat es durchaus keine Schwierigkeit für den Mittransport der Postgegenstände und des, dieselben begleitenden Kondukteurs in den aus mehreren Waggonen zusammengesetzten Zügen den erforderlichen Raum anzuweisen oder auch für den ambulanten Postdienst den speziell dazu bestimmten Waggon anzuhängen. Es ist dieß für die Eisenbahnverwaltungen eine verhältnißmäßig geringe Leistung.

Anders verhält es sich bei den Pferdebahnen, auf denen, so viel uns wenigstens bekannt ist, stets nur mit einem Waggon gefahren wird, d. h. wo jeder Waggon seinen eigenen Motor, bestehend in einem oder zwei Pferden, hat.

Das Postdepartement, vom Departement des Innern um seine Ansichten, betreffend die Angelegenheit der Pferdebahnen befragt, läßt sich über obigen speziellen Punkt folgendermaßen vernehmen:

„Da die Fahrten der Pferdebahnen zwischen beiden Endpunkten in äußerst großer Anzahl (täglich 80 bis 300 Male) erfolgen, so ist jede andere Transportkonkurrenz durch gewöhnliche Postwagenkurse ausgeschlossen, und es liegt im Interesse der Postverwaltung, sich vorerst für die Postsendungen jeder Art der Pferdeisenbahnen zu bedienen, wo immer

solche vorkommen. So weit die in Anspruch genommenen Leistungen die gesetzlichen Vorschriften überschreiten, z. B. für die Beförderung von Poststücken über 10 Pfund, hat sich die Postverwaltung mit der Bahnunternehmung zu verständigen, was mit allen Eisenbahnverwaltungen bisher stattgefunden hat, an welche für bezügliches Uebergewicht die ordentliche Bahnwaarentaxe nach dem monatlichen Gewichtsbetreffniß vergütet wird.

„Auch für die Beförderung fahrender Postbüreau, welche die Postverwaltung etwa in der Folge bei Pferdeeisenbahnen einzuführen veranlaßt wäre, sollte die Befugniß im Sinne der oben angeführten gesetzlichen Bestimmung vorbehalten werden.

„Es muß der Postverwaltung zur Beschleunigung der Ueberlieferungen von großem Werthe sein, sich der Mittel zu versichern, die Speditionsarbeiten in den Ortsbüreau abzukürzen, und auch auf kleinere Strecken einer Pferdeeisenbahn in fahrende Postbüreau zu verlegen.

„Geht es nun nach den dermaligen technischen Einrichtungen der Personenwagen auf den Pferdeeisenbahnen nicht wol an, einen Bahnpostwagen anzuhängen oder den für ein Postbüreau erforderlichen Raum in einem Personenwagen anzuweisen, so wird hiedurch die Anwendung der gesetzlichen Bestimmung, daß die Eisenbahnen die Bahnpostwägen unentgeltlich transportiren sollen, nicht aufgehoben, und es darf eine Pferdebahnverwaltung, welche auf ihrer Strecke täglich 40 bis 100 Fahrten und mehr verrichten läßt, gar wohl angehalten werden, etliche Male einen Bahnpostwagen hin und her unentgeltlich zu transportiren; auch würde sich leicht die Einrichtung treffen lassen, den betreffenden Wagen gleichzeitig für den Waarentransport der Bahnverwaltung selbst in einer getrennten Abtheilung zu benutzen.

„In diesem Falle hätte man sich mit der Pferdebahnverwaltung lediglich über die bauliche Einrichtung der Bahnpostwägen zu verständigen, deren Kosten auf die Postkasse fallen würden.

„Es handelt sich zwar jetzt noch nicht darum, fahrende Postbüreau einzuführen; nichts desto weniger berühren wir diesen Punkt schon hier, da die Frage zur rationellen Behandlung gelangt und in Voraussicht weiterer Ausdehnung solcher Bahnen in der Schweiz es nothwendig macht, die Verpflichtungen dieser Bahnen von vornherein und allgemein gütlig festzustellen.“

Wenn nun allerdings praktische Erfahrungen über die Art und Weise, wie der Transport der Postgegenstände und der fahrenden Postbüreau am zweckmäßigsten einzurichten sein dürfte, zur Zeit noch fehlen, so glauben wir doch, daß die Sache kaum auf große Schwierigkeiten stoßen und die Pferdebahnen sich den dießfälligen Anforderungen bereitwillig unterziehen werden, wie es bei der Pferdebahn Genf-Carouge bereits geschehen ist.

Wir halten deßhalb die Aufrechthaltung und Anwendung des fraglichen Gesetzesartikels für zweckmäßig und nothwendig.

Was den Nachsatz des Art. 8, betreffend die Regelung der übrigen Beziehungen der Bahnunternehmung zur Postverwaltung anbelangt, so ist derselbe auch für die Pferdebahnen am Platz.

Ad Art. 9. Hinsichtlich der Erstellung und des Unterhalts von Telegraphenlinien längs den Pferdebahnen, wo dieselben nicht auf der öffentlichen Straße selbst erbaut sind, kann billigerweise das Gleiche verlangt werden, wie im Art. 9 bedungen ist.

Ad Art. 10. Jede Eisenbahn ist verpflichtet, Militär, welches im eidg. Dienste steht, so wie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigst bestehenden Tage durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidg. Militärdienste, so wie das Material derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch hat die Eidgenossenschaft die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzt erwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Die im vorstehenden Artikel den Eisenbahnen überbundenen Verpflichtungen, betreffend den Transport von Militär und Kriegsmaterial, gehören zu den wichtigsten Ansprüchen, die sich der Bund bei Erlaß des Gesetzes über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen gegenüber den Bahnunternehmungen gewahrt hat.

Wir sind deshalb der Ansicht, es sollte eintretendenfalls auch diese Bedingung den Pferdebahnen gegenüber unverändert aufrecht erhalten werden.

Ad Art. 11, betreffend die jeweilige Festsetzung einer Frist für den Beginn der Erdarbeiten und den Finanzausweis.

Diese Bestimmung ist eben so gut, wie für die Eisenbahnen, auch für die Pferdebahnen am Platz. Wenn auch allerdings an unserm Entwurf eines Genehmigungsdekretes für die Bahn Genf-Carouge die Festsetzung solcher Fristen nicht gerade nothwendig war, so haben wir dennoch der Konsequenz wegen eine diesfällige Bestimmung aufgenommen, damit nicht etwa bei einer späteren Konzession, gestützt auf einen solchen Vorgang, Anstände erhoben werden können.

Ad Art. 12. Was die Vorschriften über die technische Einheit der Pferdebahnen anbetrifft, so werden dieselben, wie es für die Lokomotiv-eisenbahnen gehalten wurde, in einem besondern Reglemente aufzustellen sein.

In dieser Beziehung scheint uns namentlich wichtig, daß den Pferdebahnen die gleiche Spurweite vorgeschrieben werde, wie solche für gewöhn-

liche Eisenbahnen bestimmt ist, damit die Pferdebahnwaggonen auch auf die Lokomotivbahnen übergehen können und umgekehrt.

Ad Art. 13, betreffend die Anschlußverhältnisse der Eisenbahnen.

In den Anschlußverhältnissen liegt ein wesentlicher Grund für die Ausdehnung des Eisenbahngesetzes auf die Pferdebahnen.

Die Pferdebahnen besitzen, wenn auch nicht absolut rechtlich, so doch relativ faktisch, das Monopol des Transportes längs den von ihnen bedienten Routen. Sobald aber ein solches Monopol existirt, sind die Inhaber desselben verpflichtet, und müssen solche nöthigenfalls angehalten werden können, den Transport mit der wünschbaren Regelmäßigkeit zu besorgen, und namentlich den Anschluß anderer Linien in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Können oder wollen sich die Bahnverwaltungen hierüber nicht einigen, so muß der Entscheid nothwendig in die Hände der Bundesbehörde gelegt werden, welche bereits durch den oben citirten Gesetzesartikel, sowie durch den Bundesbeschluß vom 30. Heumonath 1858 und den Bundesrathsbeschluß vom 11. August 1858<sup>\*)</sup>, mit allen erforderlichen Vollmachten ausgerüstet ist, um in dieser Beziehung die Interessen des allgemeinen Verkehrs gehörig zu wahren.

Ad Art. 14. Bezüglich des Rückkaufes der Pferdebahnen dürfte es etwas schwierig sein, eine für alle Fälle passende Norm zu finden. Bei den Fällen, wo der Boden nicht dem Unternehmen gehört, und die Bahn als gewöhnliche Straße für Fußgänger und gewöhnliche Fuhrwerke dient, kann sogar die Frage aufgeworfen werden, ob ein Rückkauf zu Gunsten des Bundes billigerweise zulässig sei.

Da es nun aber wirklich schwierig ist, von vornherein diejenigen Grundsätze festzustellen, welche bei Genehmigung von Pferdeeisenbahnkonzessionen in Bezug auf den Vorbehalt des Rückkaufes maßgebend sein sollen, so schiene es zweckmäßig, wenn hierüber noch einschlägigere Erhebungen gemacht und auch während einiger Zeit die Erfahrungen abgewartet würden, welche die Einführung der Pferdebahnen in der Schweiz mit sich bringen wird, und die bald die nöthigen Anhaltspunkte für ein richtiges Vorgehen in dieser Hinsicht liefern werden.

Ad Art. 15 und 16. Die in diesen Artikeln enthaltenen Bestimmungen können unverändert beibehalten werden.

Ad Art. 17, betreffend die Ertheilung von Zwangskonzessionen durch die Eidgenossenschaft, bildet wohl eines der schlagendsten Momente für den Beweis, daß die Pferdebahnen unter das eidg. Eisenbahngesetz gestellt werden müssen.

<sup>\*)</sup> Siehe eidg. Gesesammlung, Band VI, Seite 51 und 74.

Wie bei den gewöhnlichen Eisenbahnen, so kann auch bei den Pferdebahnen der Fall eintreten, daß eine Linie die Gebiete mehrerer Kantone berührt; solche Linien, sei es, daß sie einen Theil eines größern oder kleinern Pferdebahnnetzes ausmachen, oder als Verbindung mit den Lokomotivbahnen dienen, werden in der Regel im Interesse eines verhältnißmäßig ansehnlichen Theiles der Citgenossenschaft liegen, und es muß daher im Interesse der betreffenden Gegenden die Möglichkeit der Ausführung einer solchen Bahn gesichert sein. Dieses kann aber nur geschehen, wenn dem Bunde für den Fall, daß einer der beteiligten Kantone aus irgend einem Grunde die Konzession verweigern sollte, das Recht vorbehalten wird, maßgebend einzuschreiten — wie das Gesetz sich ausdrückt — und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Was die sämmtlichen übrigen, in den Artikeln 18 bis und mit 21 enthaltenen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes anbelangt, so könnten dieselben füglich unverändert auf die Pferdebahnen Anwendung finden.

Resümiren wir das Ergebnis obiger Untersuchung über die Anwendbarkeit des Eisenbahngesetzes auf die Pferdebahnen, so kommen wir zu dem Schlusse, daß zwar die Ausdehnung des allgemeinen Eisenbahngesetzes auf die Pferdebahnen grundsätzlich vollkommen gerechtfertigt sei; und bei weitem der größere Theil der Bestimmungen desselben unverändert beibehalten werden könnte; daß aber immerhin noch einige wichtige Punkte nicht genügend aufgeklärt seien, und es überhaupt wünschenswerth erscheine, über den Gegenstand noch spezielle Erfahrungen zu sammeln und abzuwarten.

Da nun voraussichtlich die Pferdebahnen in der Schweiz binnen wenigen Jahren bedeutend in Aufnahme kommen werden, so muß auf eine gründliche Untersuchung und umsichtige Ordnung der in Bezug auf die Stellung dieser Unternehmung zum Bunde und den Kantonen in Frage kommenden Verhältnisse um so größeres Gewicht gelegt werden.

Die ständeräthliche Kommission, welche sich während der letzten Session der Bundesversammlung mit diesem Gegenstande zu beschäftigen hatte, hat in ihrem bezüglichen Berichte bereits angedeutet, daß es vielleicht zweckmäßig erscheinen dürfte, mit dem definitiven Entscheide noch einige Zeit zuzuwarten und inzwischen die Sache bloß provisorisch zu reguliren. Da die Konzession für die Genf-Carouge-Bahn während 5 Jahren provisorisch ist, so hielt die Kommission dafür, es dürfte die definitive Regulirung dieser Angelegenheit bis nach Ablauf dieses Provisoriums verschoben werden.

Wenn wir uns auch unter den obwaltenden Umständen mit einer solchen Verschiebung vollständig einverstanden erklären können, so halten wir doch nicht für zweckmäßig, das Provisorium auf eine bestimmte Zeitdauer auszudehnen, sondern möchten uns in dieser Beziehung gänzlich freie Hand behalten, um jeder Zeit die Sache definitiv bereinigen zu können. Während dieses Provisoriums, d. h. bis die speziellen Moda-

litäten über Anwendung des Eisenbahngesetzes auf die Pferdebahnen endgültig festgesetzt sein werden, wird es unsern Erachtens am zweckmäßigsten sein, wenn das fragliche Gesetz, so wie es besteht, mit einzigem Vorbehalt, den Rückkaufsbedingungen sowohl für die Linie Genf-Garouge, als für allfällige andere neu entstehende Pferdebahnen einstweilen gehandhabt wird. Bei der Linie Genf-Garouge ist das Gesetz bereits angewendet worden, indem wir für die Einfuhr der Schienen und der Waggons die gesetzlichen Vergünstigungen eintreten ließen, und andererseits die Unternehmer den unentgeltlichen Transport der Briefe und Fahrpoststücke (selbst derjenigen über 10 Pfund), sowie den Transport des dieselben begleitenden Postangestellten übernommen hat.

Bei solcher provisorischer Anwendung des Eisenbahngesetzes wird die Angelegenheit in keiner Weise präjudiziert; es liegt somit durchaus keine Gefahr im Verzug; die eidgenössische Verwaltung kann, unbeschadet allfälliger Modifikationen, welche sich durch die Praxis als wünschbar herausstellen werden, in der Zwischenzeit von allen ihr laut dem Eisenbahngesetz zustehenden Rechten in Bezug auf den Posttransport, den Transport fahrender Postbüreau, den Militärtransport, die Erstellung elektrischer Telegraphen, den Bezug der Konzessionsgebühr u. Gebrauch machen, während andererseits auch die Pferdebahnunternehmungen auf den Genuß der den Eisenbahnen durch das Gesetz eingeräumte Vortheile (Zollbefreiung oder Zollermäßigung für Schienen, Waggons und Anwendung des Expropriationsgesetzes, Benutzung der eidg. Telegraphenleitung u.) Anspruch machen können.

Bei der provisorischen Anwendung des Eisenbahngesetzes wäre einzig die spätere Feststellung der Rückkaufsbedingungen vorzubehalten, und im Uebrigen sollte dem Ermessen des Bundesrathes anheimgestellt werden, bei neu entstehenden Pferdebahnen provisorisch auch solche Modifikationen der Gesetzesbestimmungen eintreten zu lassen, welche durch die gemachten Erfahrungen und die sachlichen Verhältnisse begründet erscheinen, und die sich mit dem Sinn und Geist des Gesetzes vereinbaren lassen.

Gestützt auf obige Berichterstattung empfehlen wir Ihnen nunmehr die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes, und benutzen diesen Anlaß, Sie, Eit., unserer vollkommnen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. Dezember 1862.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schlegel.**

## Beschlussentwurf

betreffend

die Pferde-Eisenbahnen.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht des Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 26. Dezember 1862, betreffend die Genehmigung der Konzession für die Pferde-Eisenbahn zwischen Genf und Carouge,

beschließt:

Es wird die Regulirung der gesetzlichen Verhältnisse der Pferdebahnen zum Bunde einstweilen verschoben, bis nähere Erfahrungen über diesen Gegenstand eine definitive Erledigung desselben möglich machen. Inzwischen wird der Bundesrath angewiesen, auf die bereits erstellte Pferde-Eisenbahn Genf-Carouge, so wie auf allfällig andere, in der Zwischenzeit entstehende Pferdebahnen die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Junimonat 1852 provisorisch anzuwenden, in dem Sinne, daß der Bundesrath ermächtigt sein soll, nach Maßgabe der sachlichen Verhältnisse diejenigen Modifikationen eintreten zu lassen, welche sich in der Folge als zweckmäßig und wünschenswerth herausstellen.

**Bericht des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung betreffend die (Genehmigung der Konzession für die Pferde-Eisenbahn zwischen Genf und Carouge. (Vom 26. Dezember 1862.))**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1863
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.01.1863
Date	
Data	
Seite	45-56
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 940

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.